Jaro 17-a septembro-oktobro 1965 N-ro 5



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



La laboro jam komenciĝis



18-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

de la 14-a ĝis 20-a de majo 1966-a

Adreso de L.K.K.:
W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, Amsterdam (C.).
Banko: Algem. Bank Nederland, Damrak 33, Amsterdam.
Konto: 9144889 (je la nomo: „Esperanto Kongreso").
Poŝtĉekkonto: 359290
(je la nomo: W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, A'dam).
Kongresejo: N.V.-Huis, Oudegracht 245, Utrecht.

Kongreskotizo:

Ĝis 1.1.1966: Ned.gld. 20,—
Ĝis 1.4.1966: Ned.gld. 25,—
Post 1.4.1966: Ned.gld. 35,—

Por la pensiuloj, edzinoj kaj junuloj malpli ol 19 jaraj la sumoj estas sinsekve: ned.gld. 12,50; ned.gld. 15,—; ned.gld. 20,—. Limdato: 1.5.1966.

Loĝado kaj manĝoj:

Oni povas mendi la loĝejon per la aliĝilo. Por la mendo vi pagu po. ned.gld. 1,50. Ĉi sube ni donas la (provizorajn) prezojn en la diversaj kategorioj (po lito, po nokto inkluzive la matenmanĝon, ekskluzive la servmonon).

a. ned.gld. 15,— ĝis ned.gld. 17,50
b. ned.gld. 10,— ĝis ned.gld. 15,—
c. ned.gld. 7,50 ĝis ned.gld. 9,—
d. ned.gld. 6,— ĝis ned.gld. 7,—

Tagmanĝo kostas proksimume ned.gld. 3,50; vespermanĝo de ned.gld. 4,50 ĝis ned.gld. 7,—, sed en la Universitata manĝejo menuo kostas nur ned.gld. 1,50.

Glumarkoj:

La glumarkoj kostas po. ned.gld. 0,50 aŭ du internaciaj respondkuponoj por bloko kiu enhavas 25 ekzemplerojn. Mendu ĉe L.K.K.

Ekskursplano:

a. rondveturado en la urbo Utrecht (senkosta);
b. duontaga aŭtobusekskurso tra polderaj regionoj (ned.gld. 6,—);
c. duontaga aŭtobusekskurso tra arbarriĉaj regionoj inkluzive la vespermanĝon (ned.gld. 12,50);
d. granda tuttaga ekskurso per trajno kaj ŝipo al la fama Delta-plano inkluzive la tag- kaj vespermanĝojn sur la ŝipo (ned.gld. 22,—).

Peto pri la pago.

Mi konsilas pagi kiel eble per la konto ĉe la banko „Algemene Bank Nederland"; se landa peranto aŭ loka peranto pagas la tutan sumon por pluraj parteprenontoj tio estas pli avantaĝa, ĉar la minimumaj perkostoj por ĉiu ago ĉe la banko estas sufiĉe altaj.
La pago por grupo ŝparas kostojn por vi kaj por mi!

Sur la titolpaĝo:

L.K.K. de la 18-a I.F.E.F.-kongreso en Utrecht kunvenas.

De maldekstre dekstren:

C. van 't Hoog	loĝado
F. J. Bergman	loĝado
S-rino M. van Leeuwen-van der Linden	kasistino
J. A. Vermaak	ekskursoj
H. J. Becker	2a prezidanto
J. J. Labordus	prezidanto
S-rino W. de Bruin-Dupon	distrado
W. L. van Leeuwen	sekretario

Foto: De Bruin

PROVIZORA PROGRAMO

sabaton 14.5:

9.00-22.00 h. Akceptejo malfermita
20.00 Interfratiĝvespero

dimanĉon 15.5:

10.30-13.00 granda aŭtobusrondveturado tra la urbo kaj ĉirkaŭaĵo; fotografado
16.00 Diservo — ekumena — Esp. lingva en „Geertekerk"
20.00 **Solena malfermo de la kongreso**

lundon 16.5:

9.30-12.00 kunvenoj de la terminar- kaj junularkomitatoj
13.30-18.00 aŭtobusekskurso al la regiono inter la grandaj riveroj; paŭzo en la bela malnova urbeto Gouda
20.00 Internacia Balo

mardon 17.5:

9.30-12.00 kunveno de I.F.E.F.-estraro kun la komitatanoj
14.30-16.30 daŭrigo de la kunveno
14.30-16.30 ekskurso por virinoj al iu fabriko
20.00 Arta Vespero

merkredon 18.5:

9.30-12.00 unua laborkunsido.
14.00-17.30 4 fakekskursoj, ĉiu por maks. 50 personoj (fabriko de fervojaj vagonoj, fervoja riparejo, stacidomo kaj moderna halo por la transportado de fervojaj pecaĵoj)
14.00-16.00 filmprezentado por virinoj.
20.00-22.00 fakprelego kaj prezentado de kelkaj filmoj
22.30-24.00 ekskurso al la ega moderna halo por la transportado de stratvojaj kaj pendantaj vestaĵoj de la transportentrepreno „Van Gend en Loos" (nombro de la partoprenantoj limigita ĝis 50)

ĵaŭdon 19.5:

9.30-12.00 dua laborkunsido
13.30-20.30 aŭtobusekskurso al bela arbarriĉa regiono („Veluwe") kun paŭzo por te- aŭ kaf-trinkado kaj por la vespermanĝado en Harderwijk (iama fiŝkaptisturbeto sur la bordo de la iama „Zuiderzee" — Suda Maro —)

vendredon 20.5:

Tuttaga ekskurso per trajno kaj granda luksa ŝipo. Ŝipveturo tra la marbrakoj en kiuj ni vizitos la Delta-planlaboron. Tag- kaj vespermanĝoj sur la ŝipo.

Fermo de la kongreso en la granda salono de la ŝipo.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

KOMUNIKO AL KOMITATANOJ

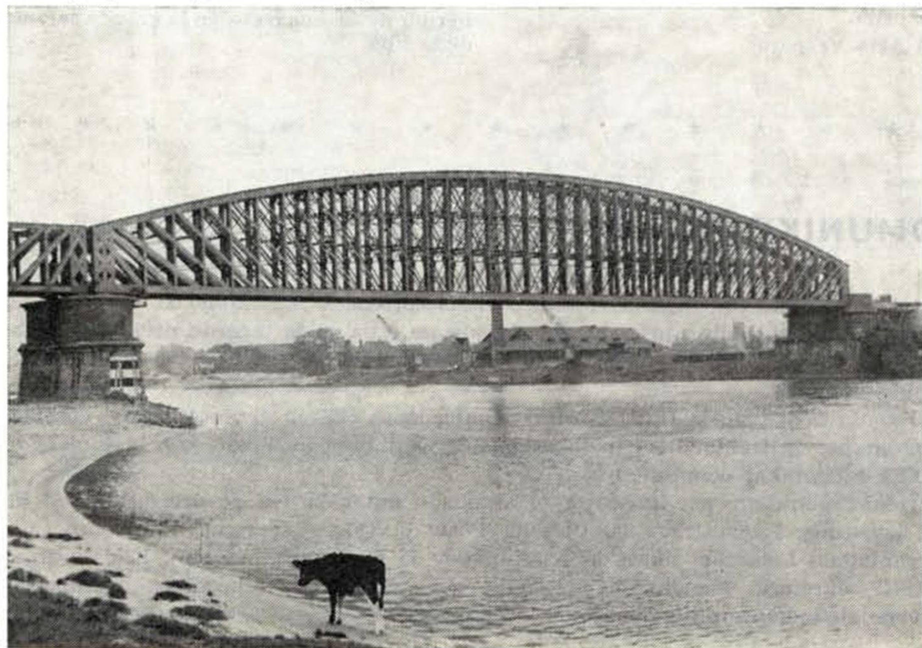
Dum kongreso kelkfoje montriĝis ke post la pritrakto de kunvena tagordo iu komitatano havis deziron pritrakti temon, kiu ne estis en la tagordo de la koncerna kunsido. Ofte ne eblis plenumi tiun deziron, ĉar la tempo planita por la koncerna kunsido jam pasis.
Por estonte eviti tion, la IFEF-estraro volonte donas okazon al Komitatanoj ensendi punktojn por pritraktado en la laborkunsidoj kaj precipe ankaŭ por la kunvenoj de IFEF-estraro kaj -komitato.
Deziratajn punktojn por iu tagordo oni sendu antaŭ la 1-a de decembro 1964 al Kgo Labordus, Kenaustraat 26, Utrecht. Poste la IFEF-estraro en kunlaboro kun ĉefkomitatano Labordus fiksos la punktojn de la koncernaj tagordoj. Kiel kutime, la IFEF-sekretario atendas la tagordojn por terminara-, fakprelega-, junulara-kunvenoj de la koncernaj gvidantoj antaŭ januaro.

IFEF-estraro.

Nederlando - kongreslando 1966

La nomo „Nederlando" (= Malalta Lando), fakte „De Nederlanden" (= La Malaltaj Landoj), indikas, ke ĝi estas landeto kuŝanta profunde. Entute ĝi situas en la delto de du grandaj riveroj: Rijn (Rejno) kaj Maas (Mozo). Precipe Rejno formas grandegan delton: jam baldaŭ post enfluo en Nederlandon ĝi dividiĝas je tri brakoj: Waal (Val), kiu forfluigas la akvan plejmulton; IJssel (Ejsel), kiu serĉas vojon pli norden al la iama „Zuiderzee" (Suda Maro) — nun IJssel-lago — kaj la restinta „Nederrijn/Lek" (Malalta Rejno/Lek).
Ne estas indikeble kie la riveroj Maas, Waal kaj Lek fluas en la Nordan Maron, ĉar iuloke la amasoj da akvo el tiuj fluoj renkontas la enpenetrantan akvon de la Norda Maro, tiel ke la riveroj turniĝas en la larĝan delta-regionon. La suda parto de la provincoj Sud-Holando kaj Zelando estas formataj de insuloj kiujn ĉirkaŭlavas marbranĉoj.
Antaŭ apenaŭ cent jaroj la okcidento de Nederlando (la provincoj Norda- kaj Suda-Holandoj) krome nombris multe da grandaj lagoj. La akvo estis minaco kontraŭ la lando kaj ties loĝantaro kaj oni komencis la batalon.
Sinsekve multe da lagoj estis sekigataj; ili proviziĝis per fortika ringa digo kaj vent-mueliloj (poste kompreneble precipe vapor-, dizel- kaj elektraj pumpiloj) elpumpis la akvon tra larĝaj akvovojoj al la riveroj. Tiel valoraj grundoj gajniĝis. Ne imagu, ke la pumpiloj (mueliloj) post la senakvigo estas mankipovaj: nepre ne, ĉar la nove-akirita tero kuŝas multajn metrojn sub la marnivelo, tiel ke pumpado ĉiam restos necesa por eviti ke la akvo reprenu la „polderon" (tio estas la nomo de la nove-akirita grundo ĉirkaŭita de digoj).
Post venko en la batalo kontraŭ la akvo interne, komenciĝis la lukto kun la maro. Tiurilate temas ne nur pri senpera minaco per inundo kaj detruado fare de la akvo, sed ankaŭ pri la progresanta saliĝo per la enpenetranta marakvo. La salo ekminacis la grundon kaj la bezono je dolĉa akvo daŭre kreskis. Jam en la komenco de la kuranta jarcento oni lanĉis la tiutempe tre aŭdacan planon fermi la Sudan Maron, internan maron de konside-

Fervoja ponto apud Culemborg





Pejzaĝo apud Hoorn

rinda formato, kaj polderigi ĝin parton post parto.
La planoj realiĝis kaj en 1932 pretiĝis ferma digo je longo 30-kilometra inter la provincoj Norda Holando kaj Frislando, per kiu la Suda Maro estis apartigita de la Norda kaj iom post iom enhavos dolĉan akvon anstataŭ salan. La nomo ŝanĝiĝis en IJssel-lago. Nun du grandaj polderoj estas finfaritaj.
Post tio la inĝenieroj celis per siaj atakoj pli senpere la Nordan Maron kaj ellaboriĝis vastega plano meti dum 25 ĝis 30 jaroj pezajn digojn inter la insuloj en la delta regiono, per kio la marborda longo malpliiĝos per 300 km.
La katastrofo kiu trafis la landon en la nokto inter la 31-a de januaro kaj la 1-a de februaro 1953, — pro kiu preskaŭ ĉiuj insuloj en la delto pli aŭ malpligrandaparte inundiĝis per (sala) akvo kaj proksimume 2000 homoj perdis la vivon, — estis forta stimulo por rapide efektivigi tiun ĉi grandegan laboron. Nun multo jam estas farita ke en 1978 ĉiuj markoloj estu riglitaj krom la plej suda, Wester-Schelde (Okcidenta Ŝhelde), ĉar tiu estas la alira vojo al la haveno de Antwerpen.
Post tio sekvos la insuloj en la nordo de la lando, la t.n. Wadden-eilanden (Vaden-insuloj) kiuj ankaŭ estos digumitaj. Per tio denove peco da maro estos sekigita aŭ anstataŭigita per granda dolĉakva baseno.
La akvo tamen estas ne nur malamiko de Nederlando. Kontraŭe, la lando dankas sian signifon al la akvo. De longe ĝi komercas, ĉar la akvo-vojoj facile interligas. Laŭlonge de la akvo-vojoj konstruiĝis la kasteloj kaj la urboj. Ankaŭ Utrecht estas fondita sur la bordo de Rejno kaj tiu ĉi brako ankoraŭ ekzistas (Kurba Rejno/Malnova Rejno), sed pro malpli da alfluanta akvo preskaŭ plene senvaloriĝis por la ŝipveturado. La reto de akvo-vojoj estas plivastigata per la fosado de kanaloj.
Nederlando havas maristan popolon; en la 15-a jarcento, — same kie la la portugaloj kaj hispanoj — ĝi ekiras por esplori la mondon. Multe da geografiaj nomoj en transmaraj mondpartoj memorigas pri la esplor-vojaĝoj de la nederlandanoj. Pro tio Nederlando fariĝis kolonia potenco kaj tia restis ĝis post la dua mondmilito. Nun la kolonioj en la oriento fariĝis memstaraj (Indonezio) kaj en la okcidento (Suriname, Curaçao kaj Malgrandaj Antiloj) havas propran estraron kaj kun Nederlando konsistigas Union.
La ŝipveturado plu estas ege grava: Rotterdam estas la unua havenurbo laŭ rango en la mondo kaj ankaŭ Amsterdam estas grava haveno. Tio estas pro tio, ĉar ĉi tiuj havenoj formas la pordegon al la

gravaj industri-centroj en Okcidenta Germanio kaj Meza Eŭropo; tien kondukas bonaj kaj mallongaj akvo- kaj nun ankaŭ rel-vojoj. Pri la diskresko de la fervoja trafiko espereble mi povos rakonti al vi iom detale per posta artikolo, sed kompreneble ĉiuj akvo-vojoj, precipe la larĝaj riveroj, estas baro ĉe la konstruo de fer- kaj aŭto-vojoj. En vojo-longo malpli ol 50-kma Utrecht-'s-Hertogenbosch (prononcu Sertoĥenbos aŭ den Bos) oni trovas 5 grandajn pontojn trans riverojn kaj kanalojn.
La Nordmara Kanalo inter Amsterdam kaj la Norda Maro, grava por la navigado, estas eĉ krucata de fervoja *tunelo*.
El la komerca karaktero de la lando rezultis, ke en la okcidenta parto disvolviĝis grandaj urboj kaj kiam krome la industriiĝo fariĝis pli grava, tio akcelis la formiĝon de grand-urboj. Nederlando nun apartenas al la plej dense loĝataj landoj de la tero (preskaŭ 12.000.000 da loĝantoj sur 33.612 km2 aŭ po 355 sur km2).
Nederlando estas unu el la malmultaj ankoraŭ ekzistantaj monarkioj en Eŭropo kaj kvankam la reĝa familio, la dinastio de Oranje-Nassau, en la lastepasinta tempo estis „grava novaĵo", ĝi havas nur malmultan, preskaŭ nenian influon ĉe la estrado de la lando. En Nederlando ekzistas t.n. konstitucia monarkio, t.e. ke la monarko ne respondecas pri kia ajn faro de la registaro. Ekzistas parlamenta demokratio en kiu la Dua Ĉambro estas pli grava. Ĝin senpere elektas la popolo. Iom strange estas, ke la registaro havas sian sidejon en Hago kaj ne en Amsterdam, kvankam tiu urbo estas la ĉefurbo de la lando.
La reĝino kutime loĝadas nek en Amsterdam nek en Hago, sed en Soestdijk (Sustdejk), vilaa vilaĝo en la provinco Utrecht. En la nomitaj urboj estas reĝaj palacoj, kie de temp' al tempo la reĝino restadas.
Jam post tio kion mi nun al vi rakontis pri Nederlando vi ne plu kredos, ke la loĝantoj de Nederlando vivtenas sin per la fiŝkaptado kaj portadas ligno-ŝuojn. Male: pli ol triono de la popolo loĝas en urboj kun pli ol 100.000 da loĝantoj kaj nur dek el cent nederlandanoj vivtenas sin per agrikulturo, hortikulturo aŭ fiŝkaptado.
Per postaj artikoletoj mi esperas rakonti al vi iom pli pri la fervojoj en Nederlando, pri la urbo Utrecht kaj, en ligo kun la granda ekskurso je la tago de fermo de nia kongreso, pri kelke da specialaĵoj koncerne la Delta-planon.

W. L. van Leeuwen

Esperantogata en Elverum

Unu el la plej gravaj programeroj dum nia 17-a kongreso estis la inaŭguro de Esperanto-strato en Elverum, la 24-an de majo.
La afero estas tiom pli grava, ĉar ĝi estas la unua Esperanto-strato en Norvegujo.
Antaŭ la inaŭguro la Fervojista Blovorĥestro de Hamar ludis la „Esperon"-n, la ĉeestantaj esperantistoj kantis.
La parolado de la urbestro okazis en la norvega lingvo, s-ro Rolf Bugge-Paŭlsen, ekskapitano, veterana esperantisto tradukis ĝin en Esperanton.
Ankaŭ la parolado de la prezidanto de NEFA kaj de LKK, Per Johan Krogstie, estis norveglingva, fervoja inspektoro Per Engen tradukis ĝin por la esperantista publiko. Je la fino de sia parolo s-ro Krogstie dankis la komunuman estraron de Elverum por tiu ĉi iniciato kaj deklaris la straton malfermita.
La urbestro kaj la prezidanto komune malkovris la stratnomŝildojn.
La Fervojista Blovorĥestro ludis la nacian himnon de Norvegujo kaj per tio finigis ĉi tiu kortuŝa ceremonio.



Sudlandanoj vidas Norvegujon

Post la 17-a I.F.E.F.-Kongreso en Hamar multaj sudlandanoj profitis la okazon por viziti, Norvegujon, la landon kiu gastigis tiun kongreson. Ni, kiuj partoprenis la rondvojaĝon, intencas priskribi ĝin. Ni preterlasis la antaŭkongresan aranĝon, kiun organizis nia amiko Odd Kolbrek.

Nia vojaĝo startis de Hamar, sub la gvidado de nia kara kaj helpema amiko Olaf Nyberg, 29-an de majo per vagonaro, direkte al Andalsnes. La unua parto de la vojaĝo, laŭlonge de la Lago Mjösa estis jam konata al ni, sed post Lillehammer, komenciĝis la grimpado ĝis la kulmino de la linio, antaŭ ol malsupreniri al Andalsnes en la „Romsdals fjordo". Samideano Naess atentigis nin pri la pejzaĝo en Dombas kie la vagonaro al Trondheimo lasis nin; tie li, dum la halto, gustumigis al ni la fame bongustan lokan specialaĵon nomitan „Römmegröt". En la ĉirkaŭaĵo de Dombas vivas la lastaj moskobovoj vivantaj en Eŭropo. La disiĝo de la akvoj en vere mirinda pejzaĝo kaj la abundaj akvofaloj donis al ni la impreson de eksterordinara lando.

Alveninte en Andalsnes, ni loĝis en Setnes junulargastejo. Post la vespermanĝo ni vizitis la urbon kaj ekkonis la fjordon. Granda surprizo por ni, kiam post la 23-a horo, enlitiĝinte, trovis la ĉambron plenplena je suno kiu eniris tra la travideblaj kurtenoj.

La postan tagon per aŭtobusoj kaj per pramo de la Romsdals fjordo, ni atingis la mirindan Nordan fjordon en Stryn tra Vikebukt, Tresfjord, Örskogfjellet, Sjöholt, Stordal, Stranda, Hellesylt kaj Grodås. Dum la vojaĝo ni trapasis la 2.500 km longan Ljonilbantunelon. Je la elirejo de la tunelo ni admiris fabelan elrigardejon sur la Geiranger fjordo.

La 31-an de majo, ni veturis per aŭtobuso al luksega Skei Hotelo sur la Lago Jölstre tra Loen, Olden, Innvik, Utvik, *la* belega elrigardejo Karistova, kaj Breim.

La kvaran tagon, la 1-an de junio, ni vojaĝis de Skei Hotelo, aŭtobuse, al Vadheim sur la vere sonĝa „Sogne fjordo", tra Årdal, Alhus, Vassenden, Förde sur la Förde fjordo, Storehang kaj Sande. Dum tiuj tagoj, belegaj kaj imponaj akvofaloj estis antaŭ niaj okuloj, kaj impresis multajn filmojn de niaj amikoj fotografistoj kiuj postulis la daŭran halton de la aŭtobuso. De Vadheim ni enŝipiĝis al Bergen kiun ni atingis vespere.



La tombo de Grieg

Bergen la dua urbo de Norvegujo situas ĉe la okcidenta bordo inter sep montoj. Dum la belaj dimanĉoj de majo la gejunuloj ekskursas sur la sep montoj de la ektagiĝo ĝis nokto kaj rehejmiĝas post la atingo de ĉiuj sep pintoj.

Per sia natura haveno kaj ĝuante la favoran klimaton de la Golfa fluo, ĝi jam antaŭ mil jaroj fariĝis grava centro de interŝanĝo de fiŝvaroj inter Norda Norvegujo kaj havenoj ĉe la Baltika Maro, Germanujo, Nederlando kaj Anglujo, de kie venis greno, vino kaj diversaj teksaĵoj. Per sia varia aspekto kun 200 jaraj lignodomoj flanke de plej modernaj konstruaĵoj ĝi neniam tedas la vizitantojn. Kablofervojo kondukas al Flöyen dum dek minutoj; 300 metrojn supren,

al restoracio de kie oni povas superrigardi la tutan urbon. Ni vidis en la fundo de la golfo ankaŭ la ŝipetojn kiuj prizorgas la trafikon al la insularo kaj pli ekstere la ŝipojn kiuj vizitas fremdajn landojn. En tiu golfo la akvoj de la Atlantika Oceano miksiĝas kun tiuj de la fjordo. Ni povis konstati ke la akvoj kiuj fluas el la montoj estas verdaj, dume tiuj de la maro estas bluaj.
Oni aranĝis por ni rondveturadon, kiujn gvidis S-ano Kjell Offerdal, al la najbara komunumo kie troviĝas la hejmo de la fama komponisto Edvard GRIEG, plena de memoraĵoj pri lia vivo. Apude ni vidis lian simplan Tombo-kavernon en la roko, ĝin ĉirkaŭis nekulturitaj floroj kaj arboj. Tiu simpla aranĝo estis laŭ la deziro de Edvard Grieg kiu estis vera naturamanto kaj uzis la naturon, la koboldojn, gnomojn kaj subakvajn estaĵojn kiel inspirilon por la revivigo de la malnova norvega popolmuziko.
La rondveturo gvidis al Fantoft Stavkirke, ligna preĝejo de la 12-a jarcento kiu situas en bela arboplena parkaltaĵo. Tiuj preĝejoj troviĝas nur en Norvegujo, kaj el la ĉefaj trajtoj ni notis ke estis longaj dikaj lignokolonoj kiuj portas la tegmenton (la funkcio de la muroj estas nur protekti la internon kontraŭ pluvo, vento kaj neĝo).
Ĉirkaŭ la preĝejo estas koridoro kie, dum la mezepoko, oni devis lasi la armilojn. Apud la altaro troviĝas fenestreto tra kiu oni elmetis la sakramentojn al la lepruloj kiuj ne rajtis eniri.
La preĝejo estas preskaŭ malluma, sed ni povis distingi murpentraĵojn kun religia motivo kaj lignoskulptaĵojn de la 14-a jarcento. La baptujo, 500 jara estas farita el mola ŝtono.
Ekster la preĝejo staras dumetra ŝtonkruco pli ol miljara.
Antaŭ tia ŝtonkruco oni faris la diservon antaŭ la konstruo de la preĝejo. La malnova lignopreĝejo estas unu el la ĉefaj vizitindejoj de tiu distrikto: ankaŭ hodiaŭ kelkfoje oni diservas tie, kaj kiam tie okazas geedziĝo, estas por la geedzoj vere neforgesebla memoro por la tuta vivo.
Reveturante al la urbo ni preterpasis novkonstruaĵojn.
La urbo nun havas 120.000 enloĝantojn sed ĝi daŭre kreskas. La evoluo postulis ke multaj belaj domoj falu, sed en la norda parto de Bergen oni rezervigis lokon por tiuj domoj; ni volis konstati kiamaniere oni vivis antaŭ 150-200 jaroj, pro tio ni vizitis tiun malnovan vilaĝeton kaj estis surprizitaj pro la beleco, lukso kaj komforto en kiuj vivis la norvegaj antaŭuloj.
Ni lasis Bergen por veturi al Oslo, iomete malĝojaj: nia bela veturado estis preskaŭ finita. De la komforta kupeo de la vagonaro ni rigardis la eternajn glaciojn kiujn ni preterpasis dum la unua parto de la vojaĝo, la glaciigitajn lagetojn, la oftajn akvofalojn, kiuj ekkriigis nin pro miro.
La fervojo grimpas de la marnivelo al pli ol 1200 metroj de la stacio de Finse tra lignaj ŝirmlavangoj kaj inter la altaj amasoj da neĝo. En Myrdal ni vidis la fervojeton kiu kondukas al Flåm. Laŭlonge de la altaĵo ni admiris sovaĝajn ne ekspluatajn belecojn kaj kampojn da neĝo ne piedpremitajn de la homoj. Poste la vagonaro malsupreniris ĝis Oslo, tra betularbaroj, pinoj, abioj en ĉiam malsimila, ĉiam loga, ĉiam suna pejzaĝo.
En Oslo, kun bedaŭro, ni disiĝis de la aliaj kunvojaĝantoj de diversaj landoj, por entrajniri direkte al niaj landoj.

Tipa ligna preĝejo



Delvina kaj Germano Gimelli
Bologna (Italujo)



Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) okazigos sian jarkunvenon de la 15-a ĝis la 17-a de oktobro 1965 en Stuttgart. Krom diversaj interesaj programeroj okazos dum la jarkunveno ankaŭ Lingva Ekzameno.

*

La Sveda Asocio donacis 50 ned.gld. por la fondo de la Ĉeĥoslovaka sekcio. Koran dankon. IFEF-estraro.

*

La Finna Societo E.S.F.F. festis la 24-an de septembro sian 15-jaran jubileon. Ni kore gratulas kaj deziras al la jubileanta sekcio grandan sukceson kaj al la societanoj multe da forto por prosperigi nian laboron.

330 novaj pasaĝervagonoj

Ankaŭ en la jaro 1964 la germana fervojo kapablis pligrandigi la aron de la vagonoj por la trafiko. Oni envicigis en la vagonstokon 330 novajn vagonojn, kiuj estis novkonstruitaj de la germana industrio. El tio estas 290 rapid- kaj 40 kvaraksaj distrikttrafikaj pasaĝervagonoj.

Nun 1750 elektraj lokomotivoj!

La nombro de la elektraj lokomotivoj, kiuj trafikas ĉe la germana fervojo, kreskis jarfine ĝis 1750. Al tio venas 204 elektraj motorvagonoj kaj 228 akumulator-motorvagonoj. Krome la germana fervojo disponas pri 1800 dizellokomotivoj, 1020 dizelmotorvagonoj kaj 1400 lokotraktoroj. La nombro de la vaporlokomotivoj proksimumas 5000.

Tradukis el „Rad und Schiene"
E. Kruse

BONVOLU NEPRE ATENTI KAJ NOTI LA SEKVAJN ADRESŜANĜOJN:

Belgio: L. de Bruyne, station, Linkebeek.

Britio: H. Barks, 18 Milgreen Ave, Sneyd Green, Stoke-on-Trent.

Nederlando: C. van 't Hoog, W. Arntszkade 34, Utrecht.

Svedio: Rune Palmgren, Persikogatan 32''', Vällingby.

Afrika centro produktas sun-motorojn

Fabriko por produktado de sun-motoroj estas starigita en Niameo en Nigero; financas ĝin kune la ŝtatoj Malio, Maŭritanio, Nigero, Senegalio kaj Supra Volto. Senditaro de Unuiĝintaj Nacioj antaŭ nelonge esploris la eblecojn doni al ĝi teknikan helpon.
Sun-energio estas uzebla por solvi la akvo-problemojn de la koncerna regiono: per funkciigo de motoroj por putoborado aŭ per sensaligo de antaŭe netrinkebla akvo. (Laŭ Unesco Features kaj Informa Servo de UEA).

Ni gratulas



La sesan de septembro naskiĝis

CAROLINA HARMKE

fratineto de Imke

E. R. Oosterwijk
L. A. Oosterwijk-Hoen

Internacia Fervojista Esperanto-Skirestado en Aŭstrio 1966



La 4-a kaj la 5-a int. skisemajnoj okazos la 19.-26.II. resp. la 26.II.-5.III.1966 en Krimml.
La vilaĝo Krimml estas famkonata pro la impona akvofalo kaj ĝia bela montregiono, atingebla per trajno aŭ aŭto de Zell am See (inter Salzburg kaj Innsbruck). Vid-al-vide de la fervoja stacio Krimml troviĝas la domo „Marienhof" kiu akceptos la partoprenontojn. La domo enhavas 50 litojn (2- kaj 3 litaj ĉambroj); en ĉiu ĉambro troviĝas krom la litoj, litkestoj, ŝrankoj k.t.p. lavujo kun fluanta akvo malvarma kaj varma, elektra lumo kun kontaktilo = 220 V.
Je kvinminuta distanco de la domo troviĝas la skitereno kun tirlifto 800 m longa kun altecdiferenco de 200 m. Luado de skioj kaj ŝuoj aranĝota.
Kompl. unusemajna restado kun instruado: proks. ŝ. 600 + 50 antaŭpago.
Pluaj informoj kaj anoncoj kontraŭ resp. kupono ĉe la organizanto: Johann Geroldinger, Marcusgang 7, Linz/D.

ALVOKO

En oktobro 1964 mi sendis leteron kun rubriko „Lingvo internacia kaj abstinaj fervojistoj".
En januaro 1965 mi skribis al samideanoj en diversaj landoj (esperant- kaj germanlingve), ke mi volus registri — por konsistigi la amikan rondon por fervojistoj esperantaj — fervojistojn, kiuj volas labori por abstinemo.
En marto 1965 mi sendis la novan leteron kaj rakontis pri miaj kontaktoj. Mi havas kontaktojn kun 24 landoj kaj adresoj de ĉirkaŭ 120 privatpersonoj.
Nun mi esperas, ke miaj samideanoj afable kolektos la nomojn, adresojn ktp. *(skribitaj preslitere):*

a. de *abstinaj* fervojistoj (kun familianoj kaj geamikoj) kiuj jam estas esperantistoj (el ĉiuj landoj) aŭ estas simpatiaj rilate esperanton (el iliaj landoj en kiuj ne estas la membro-asocio de I.E.A.V.);

kaj

b. de fervojistoj (el ĉiuj landoj) kiuj — kvankam persone ne abstinaj — *volas subteni* la laboron de I.E.A.V. por sekureco en trafiko (en I.E.A.V. estas kiel membroj kaj abstinuloj kaj severaj moderuloj).

En junio 1967 nia asocio organizos internacian kongreson kaj mi kuraĝas esperi ke nia asocio jam tiam povos bonvenigi esperantistojn kaj aliajn gastojn el minimume tridek landoj.

Mi esperas, ke mi ricevos la aliĝilojn ĝis 31.10.1965.

MATTI VOLTTI,
Temppelikatu 25 B 47,
Helsinki,
Suomi-Finnlando